25
Wegverkeer en verkeersveiligheid

Aan de orde is het **VAO Wegverkeer en verkeersveiligheid (AO d.d. 08/12)**.

De **voorzitter**:
Ik heet de minister van harte welkom en ik geef als eerste het woord aan de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik zal mij beperken tot het voorlezen van twee moties. De eerste gaat over tunneldoseren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er onduidelijkheid bestaat over de effecten van tunneldoseren op de doorstroming van het verkeer;

van mening dat tunneldoseren niet mag leiden tot extra reistijd en files;

verzoekt de regering om de effecten van het instrument tunneldoseren op de verkeersveiligheid en de doorstroming binnen een halfjaar nader te onderzoeken en gedurende het onderzoek pas op de plaats te maken met de verdere invoering van het instrument tunneldoseren;

verzoekt de regering tevens om de Kamer over de uitkomsten van het onderzoek te informeren, zodat dit betrokken kan worden bij een verdere invoering en heroverweging van de toepassing van het instrument in de drie bestaande tunnels,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 485 (29398).

De heer **Hoogland** (PvdA):
En dan heb ik nog een motie over de aanpak van opgevoerde scooters.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groot deel van de in Nederland rondrijdende (snor)scooters harder kan rijden dan wettelijk is toegestaan;

overwegende dat ook leden van branchevereniging BOVAG deze illegale praktijken faciliteren;

overwegende dat de BOVAG gesprekspartner is van de overheid inzake wegverkeer en verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, de BOVAG aan te sporen om krachtiger beleid op dit thema richting haar leden te voeren, indien resultaat uitblijft het overleg met deze brancheorganisatie per 1 september 2016 op te schorten, en de Kamer hierover te informeren vóór de begrotingsbehandeling I en M 2017,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 486 (29398).

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb onlangs met BOVAG gesproken. Die zegt dat er gewoon gehandhaafd moet worden. Ik geloof dat het wettelijk is toegestaan om 20 of 25 km/u te rijden. Dat is heel zacht voor de meeste scooters. Het is heel moeilijk om door technische maatregelen te voorkomen dat ze harder kunnen. Daarom kan er beter gewoon gehandhaafd worden door politieagenten of handhavers. In Amsterdam blijken maar twee ambtenaren zich hiermee bezig te houden. Kan de heer Hoogland niet beter ervoor zorgen dat de overheid zelf haar eigen taak gaat uitoefenen en beter gaat handhaven?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is op zichzelf een terecht punt van de heer Madlener. Ik denk dat het goed is als de minister ook even reageert op zijn aanbeveling om meer te handhaven. Ik kan het daar slechts mee eens zijn. De motie gaat over maar een van de instrumenten, namelijk het aanspreken van de brancheorganisatie op haar verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat deze praktijken bij haar leden in ieder geval niet plaatsvinden. Zij zegt immers iedereen te vertegenwoordigen die snorscooters of scooters verkoopt.

De **voorzitter**:
Mijnheer Madlener, één kort zinnetje.

De heer **Madlener** (PVV):
De heer Hoogland moet dus niet BOVAG aanspreken. Laat hij eerst maar eens beginnen met bijvoorbeeld de burgemeester van Amsterdam. Die zit wel met de overlast, maar hij doet er helemaal niets aan. Hij laat het compleet na.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik denk dat beide nuttig zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nu we het toch over snorscooters hebben, kom ik op de motie-Hoogland. We hebben in het AO uitgebreid gesproken over deze motie. Wij hebben daar gezegd dat er juist ook met de stakeholders, zoals BOVAG en de RAI gesproken moet worden, omdat dat in de motie-Hoogland staat. De minister gaf toen aan dat dat het geval was geweest. Uit navraag blijkt echter dat ze er niet bij betrokken zijn, BOVAG niet, de RAI niet en anderen ook niet. Dat stellen zij zelf. Vindt de heer Hoogland dat zijn eigen motie over de snorscooters waarin staat dat de partijen erbij betrokken moeten worden, goed is uitgevoerd nu blijkt dat zij er niet bij betrokken zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, dat vind ik. Als er een branche is waarvan ik me niet kan voorstellen dat die moeite heeft om toegang te krijgen tot de politiek, dan is het wel de branche van de auto- en scooterindustrie. BOVAG en de RAI staan erom bekend dat ze uitstekende ingangen hebben. Daarnaast hebben zij ook ons allen benaderd met hun standpunt. Over de toegang van de brancheverenigingen tot de politiek hebben wij dus geen zorgen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb nog een korte aanvulling. Oké, de toegang tot de politiek is er, maar toegang krijgen tot een Partij van de Arbeid-onderonsje in Amsterdam met de heer Hoogland, zoals in dit geval, is nog wat anders. Dat is een heel andere situatie. Daarbij zijn ze niet betrokken en ook niet bij de uitvoering van de motie. Begrijp ik het goed dat de heer Hoogland zegt toch tevreden te zijn over de uitvoering van de motie, terwijl zij hierbij niet betrokken zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De kwalificaties van de heer Van Helvert staan zo ver van de werkelijkheid af dat ik moeite heb om zijn vraag nog serieus te beantwoorden. De opdracht van de motie was om in overleg met verschillende verenigingen de verplaatsing van de snorscooter mogelijk te maken en dat is ook gebeurd.

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Tot mijn ontsteltenis heb ik gelezen dat de VVD vindt dat de spitsstroken moeten worden omgevormd tot gewone rijbanen. Hier pleiten wij al jaren voor. Helaas heeft de VVD de infrastructuurpot helemaal leeggegraaid met de bezuinigingen, maar ik las nu toch dat de VVD hierop wil terugkomen en de spitsstroken wil omvormen. Daar ben ik dan toch verheugd over. Ik heb daarom besloten mijn oude motie nog een keer in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de files weer enorm toenemen;

overwegende dat volwaardige rijstroken veiliger zijn dan spitsstroken en beter voor de doorstroming;

verzoekt de regering, nieuw aan te leggen spitsstroken als volwaardige rijstrook aan te leggen en zo veel mogelijk bestaande spitsstroken op te waarderen tot volwaardige rijstroken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 487 (29398).

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. De heer Ulenbelt heeft mij vervangen bij het algemeen overleg, want ik was naar de klimaattop. Zo gaat dat. Ik heb dus ook geen motie, alleen een opmerking. Mevrouw Visser zal een motie indienen die de SP heeft meeondertekend. Deze gaat over Rijscholenkiezer. Mijn collega Bashir heeft hierover eerder al een motie ingediend. Wij vinden het namelijk nogal merkwaardig dat de overheid een rijschoolvergelijkingssite subsidieert voor veel geld, terwijl er ook marktpartijen zijn die dit prima kunnen.

In het algemeen overleg is er een goed debat over de snorscooters geweest. De SP wil niet voor de wens van de gemeente Amsterdam gaan liggen om de snorscooteroverlast aan te pakken en wellicht de snorscooters naar de rijbaan te verplaatsen. We willen dit echter alleen wanneer het op een veilige manier kan. De SP is er nog niet overtuigd dat dit op alle wegen waar ander verkeer een stuk harder rijdt, veilig kan. We horen graag van de minister binnen welke scenario's dit goed mogelijk is. Je kunt de snorscooters bijvoorbeeld ook omkatten tot bromscooters. Dan sla je twee vliegen in één klap. Ik neem aan dat dit in het AO langdurig aan de orde is geweest, dus ga ik het niet herhalen. Dat maakt ook een domme indruk, omdat ik daar zelf het woord niet heb gevoerd. Hier wil ik het graag bij laten.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Allereerst dien ik een motie in waarmee ik tegemoetkom aan de vraag van de SP.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister voornemens is om het Reglement verkeersregels en verkeerstekens te wijzigen om het wegbeheerders mogelijk te maken om de snorfiets met helmplicht naar de rijbaan te verplaatsen;

constaterende dat destijds de bromfiets pas na uitgebreid onderzoek naar de rijbaan is verplaatst;

overwegende dat onduidelijk is wat de gevolgen van een dergelijke wijziging zijn voor de verkeersveiligheid van de snorfietser;

verzoekt de minister, een onderzoek te laten uitvoeren naar de verkeersveiligheidsrisico's voor de snorfietsers op de rijbaan waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt;

verzoekt de regering voorts, de voorgenomen wijziging van het RVV niet eerder voor te hangen dan nadat de uitkomsten van het onderzoek met de Kamer zijn besproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 488 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit onderzoek van het Nederlandse Instituut Fysieke Veiligheid gebleken is dat 60% van alle chauffeurs van voorrangsvoertuigen, zoals ambulances, aangeven een ongeval of bijna-ongeval te hebben gehad;

constaterende dat chauffeurs van voorrangsvoertuigen aangeven dat in Duitsland automobilisten beter weten wat te doen bij naderende voorrangsvoertuigen;

constaterende dat de inhoud van theorielessen in Nederland gebaseerd is op het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe bevorderd kan worden dat automobilisten op een eenduidige wijze uitwijken bij passerende voorrangsvoertuigen, door bijvoorbeeld aanpassing van artikel 50 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Bruins Slot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 489 (29398).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan heb ik nog een opmerking over de N59. Eerder hebben we met de minister gesproken over de veiligheid op deze weg. Deze weg loopt tussen Goeree-Overflakkee en Schouwen-Duiveland. De N59 tussen Den Bommel en het Hellegatsplein staat bekend als een drukke en gevaarlijke tweebaansweg, waarop vaak ongelukken gebeuren. De minister liet in mei weten dat maatregelen worden genomen om de veiligheid op de N59 bij Den Bommel te verbeteren. Deze maatregelen zijn echter pas in 2020 klaar. Afgelopen december, vlak voor oudjaar, was het weer raak: er was weer een dodelijk ongeluk. Dat heeft bewoners pittig geraakt. De storingen op de Botlekbrug veroorzaken dat vrachtwagens met gevaarlijke stoffen ook nog eens via de N57 en de N59 moeten rijden. Het CDA wil graag dat de impasse doorbroken wordt. Wil de minister met alle partijen om tafel gaan zitten om de verkeersveiligheid aldaar snel en daadkrachtig op te pakken?

De **voorzitter**:
Ik zie dat de heer Madlener een vraag heeft. Dat mag, maar houd het alstublieft kort.

De heer **Madlener** (PVV):
De N57 is in dat gebied inderdaad ook een belangrijke weg. Vindt de heer Van Helvert ook dat het aantal rijbanen van de N57 bijvoorbeeld moet worden verdubbeld voor de veiligheid?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is wel heel snel. Misschien is het de oplossing, maar mijn vraag aan de minister is eerst of zij met partijen om tafel kan gaan zitten om te bekijken hoe we het omrijden bij de N57 en N59 kunnen aanpakken. Als daaruit blijkt dat dit een van de oplossingen is, kunnen we het daar zeker over hebben. Dat is echter nu nog niet bekend. Daarom vragen we eerst aan de minister om het te onderzoeken.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Ik dien een tweetal moties in, nadat de heer Hoogland al mede namens mij een motie heeft ingediend.

Mijn eerste onderwerp is de rijscholenbranche. Ik heb daarover eerst een vraag. Wij hebben ruim een half jaar geleden als Kamer vragen gesteld over de aanpassingen van de Wet rijonderricht motorrijtuigen. Dit is bedoeld om rijinstructeurs beter op te leiden en ook de herexamens beter uit te voeren. Tot op heden hebben we geen antwoord op deze vragen gekregen. Als we willen verduidelijken wat de kwaliteit is van de rijscholenbranche, gaat het ook over de rijinstructeur en over de vraag hoe goed die opgeleid is.

Daarna ga je echter eindelijk rijlessen volgen en dan moet je de verschillende rijscholen goed kunnen vergelijken. Over dit punt dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de kwaliteit van rijscholen en rijinstructeurs objectief vastgesteld moet kunnen worden;

constaterende dat TeamAlert ruim €200.000 subsidie ontvangt voor een eenvoudige vergelijkingswebsite voor rijscholen, die niet naar tevredenheid van de branche en gebruikers functioneert;

overwegende dat subsidies zorgvuldig en zinvol moeten zijn, zonder onnodige marktverstoring;

overwegende dat er inmiddels diverse marktpartijen in staat zijn om zonder overheidssubsidies een onafhankelijke vergelijkingssite voor rijscholen op te stellen;

verzoekt de regering om, conform de uitgangspunten van de Wet markt en overheid, de subsidie aan TeamAlert voor de Rijscholenkiezer af te bouwen en een gelijk speelveld voor rijscholenvergelijking te bevorderen door onder andere de informatiepositie voor alle partijen gelijk te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 490 (29398).

Mevrouw Visser, u hebt nog 34 seconden.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik kom nu op een geliefd onderwerp: de scooters.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een relatief kleine groep mensen met opgevoerde snorscooters nog steeds voor veel overlast en onveiligheid zorgt op fietspaden;

overwegende dat de huidige handhavingsmogelijkheden blijkbaar niet afschrikwekkend genoeg zijn;

verzoekt de regering om te onderzoeken of de huidige handhavingsmogelijkheden kunnen worden uitgebreid, zoals met een snellere invordering van het rij- en kentekenbewijs en een directe inbeslagname van het voertuig voor bijvoorbeeld 30 dagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 491 (29398).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb nog een korte vraag. We hebben gisteren de schriftelijke beantwoording gekregen van vragen over de Botlegbrug. In die beantwoording hebben we gelezen dat er nu diverse onderzoeken lopen. Er stond echter geen toezegging in van de minister dat wij daarover als Kamer worden geïnformeerd. Gelet op de problematiek is mijn vraag aan de minister of zij dat alsnog wil toezeggen.

☐

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Omdat verkeersveiligheid belangrijk is, is het ook belangrijk om er een stukje inzicht in te hebben. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat we tot op heden geen duidelijk zicht hebben op de meest voorkomende oorzaken van verkeersongevallen;

overwegende dat we tot op heden geen duidelijk zicht hebben op locaties waar de meeste verkeersongevallen plaatsvinden;

verzoekt de regering om te streven naar het opstellen van een zo uitgebreid mogelijke specificatie van de verkeersongevallen met daarin in elk geval aandacht voor de meest voorkomende oorzaken van verkeersongevallen en de locaties met de meeste ongevallen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Houwers. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 492 (29398).

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van de termijn van de Kamer. Ik schors enkele ogenblikken totdat de minister over alle moties beschikt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik begin met de moties die de heer Hoogland heeft ingediend. De eerste is de motie-Hoogland/Visser, die gaat over tunneldoseren. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid. In antwoord op schriftelijke vragen heb ik de Kamer toegezegd dat ik een onderzoek zal uitvoeren naar het instrument tunneldoseren. Op dit moment wordt het in vier tunnels ingezet en niet in drie tunnels, zoals de motie stelt: de Roertunnel, de Coentunnel, de Leidsche Rijntunnel en de net geopende Ketheltunnel. De eerstvolgende tunnel waar introductie van dit instrument is voorzien, is de Koning Willem-Alexandertunnel in Maastricht. Bij deze tunnel is het instrument tunneldoseren nodig vanuit veiligheidsoogpunt. Het gaat dus niet om een bovenwettelijke voorziening. De openstelling van die tunnel is voorzien voor eind 2016. De indieners van de motie vragen mij om het komende halfjaar een beetje pas op de plaats te maken, maar in het veiligheidsproces wordt dit natuurlijk wel meegenomen. Ik zal er in ieder geval voor zorgen dat de Kamer voor de openstelling wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Toen wij hierover schriftelijke vragen indienden, waren het inderdaad nog drie tunnels. Gelukkig is de Ketheltunnel inmiddels open; ik denk dat heel veel automobilisten daar ook blij mee zijn. In de motie staat niet alleen de oproep om een pas op de plaats te maken, maar wordt ook gevraagd om een heroverweging voor die drie tunnels als uit onderzoek blijkt dat het kan. Dat is volgens mij nog geen staand beleid.

De minister zegt in haar beantwoording dat het nodig is voor de tunnelveiligheid. Dat roept bij mij vragen op. Volgens mij is tunneldosering nooit een leidend instrument voor tunnelveiligheid, maar moeten nieuwe tunnels gewoon voldoen aan de standaardeisen voor tunnelveiligheid. Hoe rijmt de minister de aanvullende inzet van dit instrument bij de opening van nieuwe tunnels daarmee?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Een van de elementen is dat gemeenten een vergunning moeten verlenen voor openstelling van een tunnel. Dat doen ze vaak vanuit hun eigen inschatting in hoeverre het voor hulptroepen mogelijk is om op veilige wijze in de tunnel te gaan helpen als daar iets aan de hand zou zijn, bijvoorbeeld een ongeval waarbij brand ontstaat. Dat vindt men altijd vrij spannend. Het is makkelijker voor hulptroepen om buiten een tunnel te helpen dan daarvoor. Dat is een van de redenen waarom in het verleden besloten is om tunneldosering in te voeren. Als wij verwachten dat er in de tunnel een file ontstaat met een grotere kans op ongevallen, verschuiven wij de file van in de tunnel naar voor de tunnel. Dat is het tunneldoseringssysteem. Het is dus geen extra file. Het systeem voorkomt een file in de tunnel zelf en plaatst die ervoor. De indieners van de motie vragen mij om te onderzoeken of dat effectief en efficiënt is en of het op een andere manier kan worden vormgegeven. Ik heb aangegeven dat ik dat ook wil doen, maar dat er in ieder geval nog één tunneldosering aankomt. Het is dus complex om een pas op de plaats te maken, omdat alle systemen daarmee samenhangen. Wij willen ook niet dat de tunnelopenstelling hierdoor vertraging oploopt. Ik zal de Kamer in ieder geval voorafgaand aan de oplevering over dat onderzoek informeren.

De **voorzitter**:
Alleen de indiener van de motie mag een vraag stellen, mijnheer Madlener.

Wat is uw oordeel, minister? Ondersteuning van beleid?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zoals ik heb gezegd, wil ik dat graag onderzoeken. Er wordt natuurlijk ook veel over gesproken ...

De **voorzitter**:
Goed. Oordeel Kamer dus?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij heet dat dan "ondersteuning van beleid".

In de volgende motie van de heer Hoogland wordt mij gevraagd om de BOVAG aan te sporen om zijn leden aan te spreken op het illegaal opvoeren van snorscooters. Ik heb hier ook in het AO op gereageerd. De BOVAG heeft de "Voer 'm terug!"-campagne, waarmee leden worden opgeroepen om niet mee te doen aan het opvoeren van snorscooters. Het probleem is een beetje dat het merendeel niet in de winkel wordt opgevoerd, maar daarna door de bezitters van de snorfiets zelf. Ik vind dat deze oproep niet alleen voor BOVAG-leden moet gelden, maar voor alle verkopers en eigenaren van snorfietsen die hiermee gesnapt worden. Het is een beetje vreemd om te doen alsof alleen BOVAG-leden hierbij betrokken zijn. Ik vind het dus niet proportioneel en effectief om niet meer in gesprek te zijn met BOVAG over dit onderwerp. In die zin ontraad ik de motie. Wel wil ik de heer Hoogland toezeggen dat ik opnieuw met de BOVAG in gesprek zal gaan om de branche erop te wijzen hoe belangrijk het is om dit te realiseren. Ook zal ik spreken met andere partijen die dit regardeert.

De heer **Hoogland** (PvdA):
De minister zegt dat het een breder probleem is. Ik denk dat ze daar een punt heeft. Volgens mij is het ook goed om ons even te bezinnen. Daarom houd ik de motie aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Hoogland stel ik voor, zijn motie (29398, nr. 486) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Tussendoor heeft de woordvoerder van de PVV een vraag gesteld aan naar ik meen de PvdA over de handhaving in Amsterdam. Vervolgens zei de woordvoerder van de PvdA dat de minister die vraag vast zou gaan beantwoorden. Dus laat ik dat dan maar doen. De vraag ging over inzet en capaciteit. Ik heb tijdens het AO ook al gezegd dat heel veel van de capaciteit en de beschikbare uren gaat naar het handhaven bij snorscooters. Het gaat daarbij weliswaar slechts om een beperkt aantal fte's, maar wel om naar ik meen zo'n kwart van de hoeveelheid uren die er in het centrum überhaupt voor handhaving in het verkeer beschikbaar is. Dat heb ik de vorige keer ook al gezegd. Het gaat dan dus veel meer om de vraag hoe groot de capaciteit voor handhaving überhaupt is in Amsterdam. Wat er aan capaciteit wordt ingezet, wordt dus echter echt ook hierop ingezet. Ik heb van de stad Amsterdam begrepen dat jaarlijks 60% van de snorfietsen een sanctie krijgt. Dat helpt uiteindelijk niet om de drukte op het fietspad te verminderen, want je haalt ze eraf en je haalt de snelheidsverhoger van de snorfiets af, maar een dag later kom je ze weer tegen met dezelfde hoge snelheid. Dat maakt het gewoon heel complex.

Ik kom bij de motie van de PVV op stuk nr. 487. Die gaat over de spitsstroken. Daarover hebben we ook al vaker gesproken. Toen heb ik gezegd dat ik het zelf ook een aantrekkelijk idee vind dat spitsstroken uiteindelijk rijstroken worden. Dat bevordert de snelheid en de doorstroming. Het is echter niet zomaar mogelijk dat spitsstroken rijstroken worden. Dat kost namelijk geld en er is ook een tracébesluit voor nodig. Daarom heb ik dit in het verleden ontraden in

de vorm waarin dit door de PVV was ingediend. Ik zal dit dus ook nu weer doen. Er wordt immers in de motie verzocht om nieuw aan te leggen spitsstroken als volwaardige rijstroken aan te leggen en zo veel mogelijk bestaande spitsstroken op te waarderen tot volwaardige rijstroken. Daar hoort gewoon ook een budget bij. Ik ben dus bereid om dit te onderzoeken. Andere partijen in de Kamer roepen mij er ook toe op om te onderzoeken wat er op dit vlak mogelijk is. Zonder de middelen kan ik dat op dit moment echter niet doen. Als ik dit zou doen, zou dat betekenen dat ik iets anders niet zou kunnen doen. Dat bespreken we altijd met elkaar in een MIRT-debat.

De heer **Madlener** (PVV):
De partij van de minister heeft natuurlijk een enorme greep uit het Infrastructuurfonds gedaan. Haar partij is dus natuurlijk zelf verantwoordelijk voor het feit dat er nu geen geld meer beschikbaar is om infrastructuur te verbeteren. Ik vraag de minister echter het volgende. Er zijn op dit moment spitsstroken in voorbereiding. Ik weet dat een spitsstrook eigenlijk een heel dure strook is, want er moeten camera's, kruizen en weet ik niet wat allemaal boven worden aangelegd. Zo'n strook is immers niet de hele dag open. Is het dus niet zo dat de aanleg van een volwaardige strook soms goedkoper is dan de aanleg van een spitsstrook?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik wil hierop twee dingen zeggen. In de eerste plaats moet ik misschien even reageren op het mantra van de PVV over de grote greep. Het kabinet moest in totaal zo'n 5 miljard bezuinigen. Inmiddels zijn er alweer veel nieuwe opgaves bijgekomen. Dat is over alle departementen gedeeld en dat betrof dus ook ons departement. Dit was nodig om de grote schuld die wij hebben, en waarvoor wij bijna 11 miljard per jaar aan rente betaalden, te kunnen verminderen. Zo'n bedrag van 11 miljard geef ik ongeveer uit aan wegen. Ik ben dus heel blij als we aan de ene kant misschien even wat geld inleveren, maar aan de andere kant daardoor in de toekomst weer ruimte krijgen om te kunnen blijven investeren.

In de tweede plaats had de heer Madlener het over de spitsstroken. De besluiten over die spitsstroken uit het verleden zijn onderdeel van het ZSM-programma. Dat is in het leven geroepen toen er geen grote wegtracés meer konden worden aangelegd. Dat had in die tijd alles te maken met de problematiek van de uitstoot van stikstof en fijnstof. Toen is er een NSL-programma gemaakt om dat te beheersen. Toen is er ook gezegd: we kunnen dan misschien wel iets met spitsstroken doen, maar nog niet met volwaardige tracés. Dat is zo ontstaan en dat loopt. Die spitsstroken zijn ook een effectief middel gebleken tegen files. Ik kies echter voor de toekomst echt voor robuuste schakels, nieuwe wegen en nieuwe rijstroken. Dat weet de heer Madlener, want dat heeft hij in mijn programma zien staan. Ik vind het echter geen goed idee om de oude trajecten nu stil te gaan zetten, dus trajecten die al in gang zijn gezet en die liggen binnen de mogelijkheden die er toen waren. Als we die nu zouden willen gaan omzetten naar iets anders, zou dat weleens tot én vertraging én het niet oplossen van de capaciteitsproblematiek kunnen leiden. Ga toch gewoon met mij en met de VVD mee: laten we ervoor zorgen dat we nu bestuderen wat we voor de toekomst kunnen doen om spitsstroken die er zijn uiteindelijk in rijstroken om te zetten, zodat we daar voor de toekomst volwaardige rijstroken van maken.

De **voorzitter**:
De minister gaat verder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ga in op de vraag van de heer Smaling, die niet bij het AO aanwezig was en dus ook bij het VAO geen motie wilde indienen. Dat vind ik een heel nette manier. Ik zie dat ook weleens anders. Hij vroeg mij wat er nog meer voor mogelijkheden zijn om de snorfiets veilig naar de rijbaan te verplaatsen. De SWOV heeft in het verleden heel uitgebreid onderzoek gedaan en heeft alle mogelijkheden en onmogelijkheden laten zien. De SWOV heeft geconstateerd dat het veilig kan, als er een helm wordt gedragen. Vervolgens is het een keus van de gemeente of zij de bromfiets of snorfiets naar de weg wil verplaatsen. De gemeente heeft gezegd dat zij dat alleen wil als er een helm wordt gedragen. Vandaar dat we nu een discussie hebben over de helm, maar er is geen nieuwe informatie. De heer Smaling vroeg naar scenario's als omkatten en dergelijke, maar daarover is geen nieuwe informatie.

De **voorzitter**:
Mijnheer Smaling, mag het kort?

De heer **Smaling** (SP):
Ik zal het heel kort houden. Kan ik de conclusie trekken dat de minister vindt dat de onderzoeken die door de SWOV zijn gedaan voldoende basis bieden om het wel te doen, om het zo maar samen te vatten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We praten hier al een paar jaar over. Ik heb een paar jaar geleden voorgesteld om een uitzondering te maken voor gemeenten, zodat ze zelf kunnen kiezen om, als ze verkeer van het fietspad naar de rijweg verplaatsen, een helmplicht in te stellen, omdat ze daarmee ook de veiligheid garanderen. De Kamer heeft toen gezegd: dat mag u niet doen. Vervolgens heeft de Kamer gezegd: we willen toch weer onderzoek, u moet het wel doen. Toen heb ik weer allerlei informatie gegeven over de gevolgen. En nu zitten we bijna weer in een discussie, want ik zie sommige partijen al kantelen en ook de SP beweegt heen en weer. De stad Amsterdam heeft specifieke problemen. Dat is voor mij de overweging geweest om te zeggen: laten wij het voor deze gemeente mogelijk maken om zelf te bepalen of hij zo'n helmplicht invoert als hij verkeer wil verplaatsen van het fietspad naar de rijbaan. Dat is het voorstel dat ik oorspronkelijk had ingediend en dat nu dus weer terugkomt naar aanleiding van het verzoek van de Kamer.

De **voorzitter**:
U mag één korte opmerking maken, mijnheer Smaling, want dit gaat allemaal wel heel lang duren. Laten wij niet het AO herhalen.

De heer **Smaling** (SP):
Het gaat mij alleen even om de wetenschappelijke hardheid van dat onderzoek. Kan de minister op basis daarvan zeggen dat het op zo'n niveau is onderzocht dat zij zich niet genoodzaakt voelt om nog meer onderzoek te doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik als minister maak die keus niet. Een gemeente bepaalt of hij dat verkeer al dan niet wil verplaatsen. Gemeenten vragen aan het Rijk: geef ons de mogelijkheid om een helmplicht in te voeren. Die mogelijkheid hebben ze nu niet, want dat is een nationale bevoegdheid. Ik heb aangegeven: ik ben niet van plan om dat voor het hele land te doen — dat lijkt mij niet noodzakelijk — maar ik wil deze gemeente de mogelijkheid geven om de helmplicht in te voeren. Dus het gaat niet om een wetenschappelijk onderzoek naar gevaar. Het is een inschatting, die zij zelf maken, en zij zeggen: op basis van de SWOV-gegevens willen wij die mensen alleen maar naar de rijbaan verplaatsen als ze ook een helm dragen.

De **voorzitter**:
De minister gaat verder met de moties.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De CDA-fractie heeft ook moties ingediend over snorfietsen. Zo verzoekt de motie-Van Helvert op stuk nr. 488 om een onderzoek uit te laten voeren naar de verkeersveiligheidsrisico's voor de snorfietsen op de rijbaan waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt en om de voorgenomen wijziging van het RVV niet eerder voor te hangen dan nadat de uitkomsten van het onderzoek met de Kamer zijn besproken. Ook hier is het een beetje dezelfde discussie. De SWOV heeft onderzoek gedaan op basis van modellen en extrapolaties. Onderzoek in werkelijke praktijksituaties kan zij natuurlijk niet doen, want dan moet je iemand zonder helm de straat op sturen versus iemand met helm en dan bekijken wie er meer gevaar loopt. Wij hebben laatst kunnen zien met medicijnonderzoek in Frankrijk hoe gevaarlijk het kan zijn om een en ander te testen op mensen. Dat is dus niet gebeurd, maar zij concludeert op basis van haar modellen en extrapolaties dat het verkeersveiligheidseffect positief is als er een helm wordt gedragen. Zij kan die schatting verfijnen, maar zij geeft aan dat een praktijkproef de enige manier is om de feitelijke effecten te bepalen, dat het ook verantwoord is als er een helm wordt gedragen en dat nog meer schattingen maken leidt tot uitstel van daadwerkelijke praktijkervaringen, die je opdoet door het nou eens een keer te gaan doen in Amsterdam. Het zou Amsterdam veel waard zijn om het zorgvuldig te doen, want als het onveilig is, dan heeft Amsterdam daar als eerste heel veel last van. Dus ik ontraad de motie om nu nog een extra onderzoek daarnaar te doen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het gaat er ook om dat de motie-Hoogland destijds zei dat het echt in samenspraak moest met partners, zoals de BOVAG, de RAI en de ANWB. In het AO had ik de minister daarop bevraagd. Zij gaf aan dat zij erbij betrokken waren, maar zij geven echt aan niet betrokken te zijn bij dit specifieke geval om het voor Amsterdam mogelijk te maken. Op dat moment vind ik eigenlijk dat de motie niet goed is uitgevoerd. Dat is voor ons een heel belangrijk punt. Vandaar deze motie. Vanuit dat oogpunt moet de minister het misschien heroverwegen. Hoe staat zij daartegenover?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De informatie die ik altijd heb gekregen, is dat zij er wel bij betrokken zijn geweest. Op basis daarvan heb ik dat gezegd. Nadat de heer Van Helvert dat zei, heb ik nog even snel gevraagd: hoe zit dat? De RAI appt dat in ieder geval wel met hen is gesproken. Ik weet niet wie de heer Van Helvert heeft gesproken, maar ik heb niet meteen ook de BOVAG en dergelijke aan de lijn. Nogmaals, wij zitten zo vaak met hen aan tafel dat we eigenlijk alles met hen bespreken en ik me niet kan voorstellen dat dit niet aan de orde is geweest. Als wij het niet aan de orde hebben gesteld, stonden zij wel bij ons op de stoep om dat in te brengen. Ik kan daar dus niet zo veel mee. Ik kan ook niet welles of nietes zeggen, maar in ieder geval appt de RAI ons tijdens dit debat dat er wel met hen gesproken is.

De heer Van Helvert heeft een motie ingediend over de ambulances. Hij maakt zich zorgen, omdat mensen op verschillende manieren uitwijken voor ambulances. Die zorg heeft hij ook in het AO geuit en hij vraagt zich af of wij daar in bijvoorbeeld de aanpassing van artikel 50 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens een duidelijke aanwijzing in kunnen geven. In mijn verzamelbrief voor het AO heb ik al aangegeven dat het geen goede route is voor de Nederlandse situatie, anders dan in Duitsland, om dat specifiek vast te leggen. In ons verkeer moet je soms naar links en soms naar rechts uitwijken. Dat is geheel afhankelijk van de situatie. Er is niet een voorrangsroute voor te schrijven. Dat heb ik toen al aangegeven en daar sta ik nog steeds achter. Ik ontraad deze motie dan ook. Natuurlijk wordt er in de lessen aandacht besteed aan het op tijd kennis nemen van ambulances, wellicht in de toekomst met alle moderne technologieën dat we ze ook van veraf zien aankomen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De situatie in Duitsland is hetzelfde. Daar heb je ook allemaal verschillende situaties waarin het niet duidelijk is of je naar links moet of naar rechts. Als de minister dat niet via het Reglement wil doen, is het prima als er maar op een eenduidige wijze wordt gekeken welke kant we opgaan op welk soort wegen. Als dat in Duitsland kan, als het personeel aangeeft dat dit als prettig wordt ervaren en het de problemen hier ziet, vraag ik mij af waarom de minister dit niet wil bekijken. Dat is namelijk het enige waartoe deze motie oproept.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb in het AO aangegeven dat er waarschijnlijk geen eenduidige wijze is. Het is toch vaak een kwestie van gezond verstand of je naar links of naar rechts gaat, of je de auto even in het gras zet of op de stoep of dat je het op een andere wijze doet. Hiermee wordt de illusie gewekt dat je daarin zou kunnen sturen. Wat volgens mij van belang is, is dat je vooral opvoedt in die zin dat je zegt dat je baan moet maken als er een ambulance komt en even moet kijken wat een verstandige plek om dat te doen. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen om nogmaals na te gaan hoe het nu precies zit met die lessen en of er voldoende aandacht voor

wordt gevraagd. ik voel er echter niet zo veel voor om een eenduidige wijze voor te schrijven, terwijl de diversiteit van de plekken en de benaderingswijzen van de ambulances — waar ze vandaan komen, de hoek om, rechtsom, linksom — niet echt tot een eenduidige oplossing kan leiden. Ik blijf dus bij mijn negatieve advies.

De heer Van Helvert heeft ook gevraagd of ik samen met andere partijen haast kan maken met de aanpak van de verkeersveiligheid van de N59. Het is natuurlijk altijd te betreuren dat ongevallen plaatsvinden, zeker dodelijke ongevallen. We hebben weliswaar met elkaar afgesproken dat we aan de N59 gaan werken, maar dat is inderdaad pas in 2020. Ik zal me met de andere partijen inzetten om tot een robuuste aanpak te komen, mochten er in de tussentijd al ideeën over zijn. ik kan echter niet zozeer dit traject nu naar voren trekken, want er zijn er meer. Men kent ook de discussies over de A67 en er zijn nog veel meer plekken die we graag willen aanpakken, maar we kunnen het gewoon niet allemaal tegelijkertijd. Mochten er simpele en kleine dingen zijn die we kunnen doen, dan sta ik daar altijd voor open. Wij zijn er in ieder geval mee aan de slag.

De woordvoerster van de VVD heeft gevraagd naar de rijscholenbranche en gezegd dat ik geen antwoord heb gegeven op vragen. Dat zou niet netjes zijn, dus ik zal proberen ze op te snorren en zo snel mogelijk te beantwoorden.

Ook is er een gevraagd naar de vergelijkingssite van TeamAlert. Mevrouw Visser en de heer Smaling hebben daarover tezamen een motie ingediend; een interessante combinatie. In deze motie op stuk nr. 490 wordt gevraagd om de subsidie bij TeamAlert voor de Rijscholenkiezer af te bouwen. Dit is ooit zo ontstaan op wens van de branche. We hebben samen met de branche een Rijscholenkiezer ontwikkeld. De website werkt goed en de branche is ook blij met de onafhankelijke website. Sinds begin november, december is het systeem ook gesloten. Dat betekent dat je alleen reviews kunt indienen als je ook werkelijk examen hebt aangevraagd. Dit om te voorkomen dat ik morgen de rijschoolhouder van mijn neef een positief advies kan geven. Het CBR zorgt daarom voor een unieke link en dergelijke. Die unieke en onafhankelijke positie van TeamAlert bij die Rijscholenkiezer is voor mij van groot belang. Ik vind het dus heel belangrijk dat het zo is ontstaan en zo is ontwikkeld.

De vraag is echter of er geen positie is voor andere marktpartijen op dat vlak. Daar kan ik me ook wat bij voorstellen, maar ik wil eigenlijk niet dat wat wij gemaakt hebben teniet wordt gedaan. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid, als ik haar zo mag lezen dat ik onderzoek hoe we die subsidie gaan afbouwen op een zorgvuldige manier met behoud van de merites daarvan. Het systeem werkt namelijk gewoon goed, betrouwbaar en is solide. De vraag is echter of wij alleen deze partij, alle partijen of juist niemand zouden moeten subsidiëren.

Mevrouw **Visser** (VVD):
U zult van de VVD geen oproep horen tot meer subsidie voor iedereen, juist als de markt het zelf zou kunnen doen. Ter aanvulling op de eerste vraag: het betreft geen schriftelijke vragen maar het wetsvoorstel om de kwaliteit van de rijschoolbranche te verbeteren. Het gaat ons erom dat er een gelijk speelveld en een gelijke informatiepositie voor iedereen zijn. Als de minister in haar uitwerking de afbouw van TeamAlert maar ook de opbouw van een gelijke informatiepositie voor iedereen meeneemt, heb je een gelijk speelveld voor alle aanbieders en kunnen marktpartijen ook gewoon een goed product aanbieden. Ik hoor de minister zeggen dat het product goed is, maar ik krijg heel veel signalen vanuit de branche dat het heel makkelijk te hacken is en dat de kwaliteit nog steeds onvoldoende is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb alleen tijd nodig. We hebben dit bij iemand anders weggezet. Daar is een systeem gemaakt en daarover zijn wij wel tevreden. De geslotenheid van het systeem geeft aan dat het juist moeilijk te hacken en te beïnvloeden is. De vraag is echter terecht of de overheid dat in leven moet houden of dat dat een taak voor de markt is. Het was er niet, dus hebben we ervoor gekozen om dat te realiseren. Bovendien zijn er nogal wat partijen in deze markt die niet de kwaliteit leveren die we willen. Ik heb dus even tijd nodig om te onderzoeken hoe ik dat kan afbouwen en hoe ik ruimte voor anderen kan creëren. Het zou mij een lief ding waard zijn als ik op een gegeven moment bij de Kamer terug mag komen om te vertellen hoe ik dat wil realiseren.

Mevrouw Visser heeft een motie ingediend over handhaving. In deze motie op stuk nr. 491 verzoekt zij de regering om te onderzoeken of de huidige handhavingsmogelijkheden voor snorscooters kunnen worden uitgebreid, zoals een snellere invordering van het rij- en kentekenbewijs en een directe inbeslagname van het voertuig voor bijvoorbeeld dertig dagen. De minister van V en J heeft het afgelopen jaar al uitgebreid bestudeerd of de sanctiemogelijkheden kunnen worden uitgebreid. Zo is handhaving met lasergun mogelijk gemaakt. Ik zal aan mijn collega van V en J vragen om na te gaan wat er verder nog mogelijk is. Ik wil nu niet namens hem een motie accepteren. Ik vraag de indiener om de motie aan te houden, dan zal ik aan mijn collega van V en J vragen om dit in kaart te brengen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is akkoord.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Visser stel ik voor, haar motie (29398, nr. 491) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Visser heeft een vraag gesteld met betrekking tot de voortgang van de Botlek. Natuurlijk zal ik de Kamer daarover informeren. De afronding heeft wat vertraging opgelopen, maar ik zal de Kamer uiterlijk eind februari daarover informeren.

Tot slot is er de motie op stuk nr. 492 van de heer Houwers, die vraagt om zicht op oorzaken van verkeersongevallen, verkeerslocaties en specificatie van verkeersongevallen. De heer Houwers vraagt eigenlijk naar een combinatie van oorzaken en locaties. Een uitgebreide specificatie geeft wat mij betreft niet echt een handvat voor nieuwe, effectieve en uitvoerbare maatregelen die nodig zijn voor de verbete-

ring van onze verkeersveiligheid. Ik heb in het AO geprobeerd uit te leggen dat we veel meer naar risicolocaties gaan kijken. We kijken dan niet zozeer naar waar het vaak voorkomt, maar naar wat risicovolle aangelegenheden zijn. We hebben een jaarlijkse lijst van locaties waar verkeersongevallen plaatsvinden, maar de scenario's wisselen eigenlijk per jaar. Soms is het alcohol en soms is er iets heel anders in het spel. Ik ontraad deze motie. Ik wil eigenlijk heel graag de methode invoeren die ik de vorige keer heb aangegeven: veel meer naar specifieke risico's gaan kijken en van daaruit proberen om de veiligheid nog veel verder te verbeteren. We hebben heel erg op locaties en specifieke typen ongevallen gestuurd en nu is het wat mij betreft tijd om die risicoaanpak te gaan realiseren. Ik ontraad dus deze motie. Volgens mij heb ik daarmee alle vragen beantwoord en alle moties behandeld.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De stemmingen over de moties zijn komende dinsdag. Ik dank de collega's en de minister.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.